

правовом акте. Никто не отменял и ранее изданных декретов и инструкций, составлявших законодательство об охране культурно-исторических ценностей. На практике же они игнорировались или откровенно нарушались, и в первую очередь, начиная от исполкомов до Президиума ВЦИК.

Ликвидация стройной системы государственных органов охраны памятников; уничтожение памятников зодчества, в том числе старинных церквей, составлявших большинство объектов учета; экспорт лучших музейных экспонатов – все это наиболее яркие проявления курса на растрату и уничтожение отечественного культурно-исторического наследия прошлого, проводимого в конце 1920-х гг.

В чем причина происшедшего? Очевидно, здесь сложно переплелись условия и обстоятельства первого десятилетия существования Советской власти, одно из которых – общая оценка наследия прошлого лишь как предыстория нового общества, как мира насилия, который следует разрушить до основания ... Немалую роль сыграло и нежелание лиц, решавших судьбу памятников, прислушаться к мнению специалистов. Сказывалось и то обстоятельство, что в борьбе с искоренением религии главный удар был направлен на уничтожение материальных носителей культа. Немаловажно и то, что в условиях переживаемых страной экономических трудностей был взят курс на придание сфере духовной жизни второстепенной роли по сравнению с материальным производством.

Знание и анализ опыта деятельности государственных и общественных органов охраны памятников необходимо для освоения и критического переосмысления как положительных достижений, а также для предупреждения повторений ошибок и просчетов того периода, приведших к невосполнимым утратам в историко-культурном наследии страны.

И.А. Лаврова

Екатеринбург

БОРЬБА С БЕСПРИЗОРНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ В 1930-Е ГОДЫ (НА МАТЕРИАЛАХ УРАЛА)

Оборотной стороной коренных социально-экономических преобразований в СССР в конце 1920-х – 1930-е гг. было резкое ухудшение материально-бытовых условий городского и сельского населения, различных социальных групп. Это послужило одной из причин резкого роста беспризорности детей и подростков, которые концентрировались в крупных городах и больших железнодорожных узлах.

Беспризорные несовершеннолетние в огромном количестве передвигались по железным дорогам и водным путём. С 1926 г. на железных дорогах страны, в том числе и на Урале, была развёрнута система заграждений, призванная задерживать беспризорных детей. Народный комиссариат путей сообщения СССР создал особый тип детского приёмно-распределительного пункта – вагон-приёмник на транспорте, целью их работы «принятие всех детей и подростков, оказавшихся в нездоровых социально-бытовых условиях для их нормального развития и воспитания. Во время их кратковременного содержания в учреждении, выявить их психофизические особенности, школьную подготовку, способность и направленность к тому или иному виду труда, и в соответствии с ним, передать их в стационарный приёмник или детский дом».⁴⁶⁰

«Положение о работе по борьбе с детской беспризорностью на транспорте» указало основные задачи по борьбе с беспризорностью несовершеннолетних на транспорте: полное прекращение их передвижения по железнодорожным и водным путям сообщения; организация на крупных и узловых пунктах вагон-приёмников; передача задержанных в органы народного образования и народного комиссариата труда.⁴⁶¹

⁴⁶⁰ Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. р – 233. Оп. 1. Д. 1378. Л. 141.

⁴⁶¹ СУ. 1925. № 8 (введено постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 26 января 1925г.).

Осуществление этих задач возлагалось на органы стрелковой охраны НКПС, которые привлекали к этой работе как линейных сотрудников дороги в лице кондукторских бригад и проводников, так и широкую общественность путём создания общественно-добровольческих организаций – «ядер», которые входили в систему общества «Друг детей».

Общественники в числе членов «ядер» дежурили на вокзалах, обходили и осматривали приходящие и уходящие поезда, перроны, пакгаузы и другие стационарные здания. Обнаружив детей, общественники их опрашивали и принимали меры к оказанию помощи. Первым делом несовершеннолетние проходили освидетельствования состояния здоровья на врачебном пункте железнодорожного вокзала. Страдающие инфекционными заболеваниями или тяжело больные сразу же направлялись в соответствующие лечебные учреждения. Если же подросток был здоров, то его приводили в вагон-приёмник, где он оставался несколько дней. Каждый вновь прибывший несовершеннолетний после регистрации и подробной беседы направлялся на изоляционно-пропускной пункт, где подвергался санитарно-эпидемиологической и гигиенической обработке.

Во время пребывания в вагоне-приёмнике (4 – 5 дней) беспризорные несовершеннолетние получали питание, пользовались книгами и газетами, с ними проводились беседы.

Вагоны-приёмники служили своеобразным связующим звеном, позволявшим изучить беспризорников и направить их в те заведения, которые были на них рассчитаны. Дело в том, что в стационарные городские приёмники принимались дети и подростки, нуждавшиеся в социальном воспитании от 8 до 16 лет, независимо от уровня умственного и физиологического развития, кроме психически ненормальных, нервноболезных и калек, подлежавших направлению в специальные учреждения. Дети-дошкольники направлялись непосредственно в детские дома дошкольного типа, минуя стационарные приёмники. В зависимости от возраста и пола, психофизических особенностей, определяемых степенью социальной и педагогической запущенности и трудновоспитуемости, вагоны-приёмники распределяли детей по 4 типам стационарных приёмников: для детей социально-запущенных в возрасте от 8 до 13 лет, для подростков социально-запущенных в возрасте от 14 до 16 лет, для детей и подростков, не имеющих уличного стажа 8 – 16 лет, и для девочек.

Если во время пребывания беспризорного или безнадзорного несовершеннолетнего в вагоне-приёмнике выяснялось, что у него есть родители, то предпринимались меры по отправке его домой. Воспитанники, сбежавшие из детских домов, возвращались, дети и подростки с физическими недостатками (слепые, инвалиды детства и др.) направлялись в соответствующие учреждения отделов народного образования, наркоманы и психически больные – в лечебные заведения органов здравоохранения. Подростки, которым уже исполнилось 16 лет, предавались в ведение Наркомата труда для устройства их на работу, или в трудовые колонии.

Курсирование беспризорников по железным дорогам на Урале особенно масштабным было в 1930 – 1933 гг. В письме заведующего вагоном-приёмником станции Свердловск Барсенева, озабоченного сложной ситуацией, отмечалось: «Транспорт, с одной стороны, сам страдает от беспризорности, с другой стороны, является ее разносчиком [...]. Вагоны-приемники собирают детей, возят их по железной дороге, сдают в ОНО [отдел народного образования – И.Л.], а они опять бегут на железную дорогу. Их опять забирают вагоны-приемники, опять везут в ОНО и т.д. и т.д. без конца».⁴⁶²

Проблемы работы с беспризорниками на железнодорожном транспорте охарактеризованы в докладной записке сотрудника редакции «Уральского рабочего» Барбаровой. 27 августа 1932 г. она отметила: «На свердловском вокзале имеется принадлежащий УралОНО вагон-приемник для беспризорных детей. Задача работников

⁴⁶² ГАСО. Ф. р – 233. Оп. 1. Д. 1378. Л. 128.

того вагона – извлекать всех попадающих на транспорте беспризорных ребят и доставлять их в специальный детский дом – приемник. Таких домов по области до последнего времени существовало пять: в Тагиле, Тюмени, Камышлове, Сарапуле и Свердловске. На сегодняшний день Тагильский детприемник на 35 человек закрыт, т.к. оставаясь долгое время без руководства (не было даже заведующего), развалилась не только воспитательская работа, но пришлось в полную негодность и само здание. Выбиты стекла, все поломано, побито, расхищено и попорчено весь инвентарь. В то же время по распоряжению УралОНО ребят продолжали направлять из вагона-приемника в Тагил. Привозили их туда и так как оставить было негде, увозили обратно. [...] Камышловский детприемник в прошлом [году] имел 7 мастерских и обслуживал 120 ребят. Но работа была поставлена неудовлетворительно. На сегодня осталась одна мастерская. [...] Инструкторы по труду разбежались, т.к. их сняли со снабжения. Оставшихся в приемнике 40 ребят снабжают чрезвычайно скверно. Новых принимать невозможно. Когда из вагона-приемника пытаются передать часть ребят, Камышловский детприемник категорически протестует: своих кормить и одевать не чем. ... Лучше дело обстоит в свердловском приемнике, но он забит до отказа. Вместо 80 мест, сейчас там 113 ребят. Таким образом, подбираемых вагонами-приемниками ребят направлять фактически некуда».⁴⁶³

Справиться с детской беспризорностью на транспорте в условиях разразившегося в 1932 – 1933 гг. голода, несмотря на предпринимаемые меры, не удавалось.

В докладе о работе вагона-приемника станции Свердловск также отличалось, что «передвижение беспризорников наблюдается в сторону промышленных центров из Сибири и Средней Азии и наоборот. Большой процент передвижения – местного значения. Это объясняется тем, что заградительные отряды на соседних дорогах усилили работу, поэтому бегуны – рецидивисты не могли пробраться через границу узла».⁴⁶⁴

Только за 5 месяцев (сентябрь 1930 г. – январь 1931 г.) на железных дорогах страны было задержано 26370 детей (из них 50% беглецов из детских домов, 22% – сирот, 28% – беглецов от родителей, в основном из деревни). Эти цифры доложил Родичев на совещании Оргкомитета общества «Друг детей» в феврале 1931 г. На этом же совещании Абзгауз сообщила о положении на Урале: «Условия в детдомах ужасные: ребята разутые и раздетые, школ не посещают, так как школы далеко находятся от детдомов. Вполне понятно, что дети бегут».⁴⁶⁵ На этом совещании все выступавшие отметили, что одна железная дорога без совместных действий с органами образования, здравоохранения и привлечением общественности решить проблему беспризорности не сможет.

Благодаря деятельности заградительных отрядов и сотрудников железных дорог, органов народного образования и общественности в 1930 – 1931 гг. было проведено изучение беспризорников, передвигавшихся по железной дороге. На каждого ребенка заполнялась специально разработанная анкета. За период с 1 октября по 31 декабря 1930 г. на железных дорогах Уральской области было изъято 274 чел., с 1 апреля по 1 июля 1931 г. – 646 чел., с 1 июля по 30 сентября 1931 – 736 чел. Из 1656 обследованных беспризорников 96% составляли мальчики и 4% девочки.⁴⁶⁶ Возрастной состав беспризорных детей был следующим: до 8 лет – 8%, 8 – 10 лет – 14%, 11 – 12 лет – 35%, 13 – 14 лет – 29%, 15 лет – 8%, старше 15 лет – 6%. Большая часть беспризорников была в возрасте 11 – 14 лет.

По социальному происхождению беспризорные распределялись следующим образом: из рабочих – 52%, из крестьян – 36,6%, из служащих – 4,2%, прочие – 3,5%, не установлено – 3,7%. Беспризорники пополнялись из наименее обеспеченных слоев населения – рабочих и крестьян.

⁴⁶³ ГАСО. Ф. р – 245. Оп. 1. Д. 2106. Л. 17-19.

⁴⁶⁴ ГАСО. Ф. р – 245. Оп. 1. Д. 1239. Л. 27.

⁴⁶⁵ ГАРФ. Ф. А – 393. Оп. 1. Д. 24. Л. 2, 8 об.

⁴⁶⁶ Составлено и рассчитано по: ГАСО. Ф. р – 233. Оп. 1. Д. 1378. Л. 38, 81, 497.

Достаточно пестрым был и национальный состав беспризорников: русские составляли 82,5%, украинцы – 8,5%, татары – 6,1%, белорусы – 0,8%, евреи – 0,7%, поляки – 0,2%. Был среди этих детей и один негр.

подавляющую часть беспризорных, задержанных на железных дорогах Урала, составляли дети-сироты – 65%, 24% отметили, что имели мать или отца, 11% имели обоих родителей.

Беглецы из детских домов составляли 67%. По стажу беспризорности ситуация была следующей: до 1 месяца 38,1%, от 1 до 6 месяцев – 17,3%, от 6 месяцев до 1 года – 17,8%, от 1 до 2 лет – 14,6%, свыше 2 лет – 12,2%.

В соответствии со временем, прожитым на улице, дети разное число раз попадали в детские приемники. Первый раз здесь оказалось 73,5% детей, 2 раза – 13,8%, 3 раза – 5,5%, 4 раза – 3,9%, 5 раз – 3,4%.

Анализ данных показывает, что около 13% беспризорников изымались с улицы по 3 – 5 раз, их называли бегунами-рецидивистами). Причин этому явлению много, одна из них состояла в том, что несмотря на усилия государственных органов и детских учреждений, положение детских домов стремительно ухудшалось. Попадая в детские учреждения, столкнувшись с ужасающей нищетой, дети стремились обратно на улицу. Их снова ловили и отправляли в приемники. Постоянные компании изъятия детей с улиц, деятельность заградительных отрядов на железной дороге, привлечение общественности способствовали сокращению беспризорных детей, но ликвидировать эту социальную беду не удалось.

В.Э.Лебедев, М.С. Зобнина

Екатеринбург

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ЦЕЛИ НТП В УРАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1980-х – 1990-е гг.

Основная тенденция исторического развития России в XX в. определялась действием такого феномена как социальная модернизация, сущность которого была связана с переходом от традиционного к современному (индустриальному) типу развития. Во второй половине 1950-х – середине 1980-х гг. имел место очередной этап в развертывании данного феномена – позднейиндустриальная модернизация, стержнем которой являлась научно-техническая революция как соединение достижений производительного труда с научным знанием. Однако в 1990-е гг. концепция модернизации была подвергнута коренному пересмотру. Вместо завершения технологической модернизации для постепенного продвижения к постиндустриальному типу развития возобладал курс на поспешный переход к постиндустриальному обществу, что привело к демодернизации, гибели половины индустриального потенциала страны.⁴⁶⁷

Для преодоления демодернизационных процессов в основных высокориндустриальных регионах, к каким относится Урал, целесообразно проведение в них эффективной научно-технической политики, что предполагает анализ основных тенденций НТП в регионе. К ним относились: техническое перевооружение и реконструкция производства; перевод отраслей военно-промышленного комплекса на мирную продукцию; электронизация производства; энерго - и материалосбережение.

Повышение общего технического уровня производства зависело от постоянного внедрения новой техники, технологии и новых материалов. В УЭР необходимость совершенствования технологий и внедрения нового оборудования нарастала год от года, поскольку значительная часть основных производственных фондов была введена в эксплуатацию в предвоенные, военные и послевоенные годы, а распространение современных технологий в 1960 – 1980-е гг. ограничивалось в основном рамками ВПК. В

⁴⁶⁷ Алексеев В.В. Общественный потенциал истории. Екатеринбург, 2004. С.335.